平成23年度

整備主任者研修　法令研修

【北海道運輸局　地域教材】

目　　次

（整備関係）

１．「汎用スキャンツール普及検討会」のとりまとめについて
（平成23年4月15日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1

２．自動車のバッテリー等の誤った取り付けによる火災にご注意！
（平成23年6月14日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

３．福祉車両の架装部分の点検整備について
（平成23年７月28日　国土交通省）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11

４．整備工場等での整備作業中の事故
（北海道運輸局資料）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13

（保安基準、検査関係）

５．日本が開発した新型歩行者脚部ダミー（フレキシブル脚部インパクタ）を世界に先駆けて採用します。～「道路運送車両の保安基準」及び「装置型式指定規則」等の一部改正～
（平成23年5月31日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

６．電気自動車等の感電防止に関する安全性について、基準を改正します。～道路運送車両の保安基準等の一部改正について～
（平成23年6月23日　国土交通省）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16

７．審査事務規程の第54～56次改正の概要
（自動車検査法人北海道検査部）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

８．自動車審査高度化施設の概要について
（自動車検査法人北海道検査部）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32

（その他統計資料、参考資料等）

９．未認証行為に関する立入調査状況等（平成22年度）
（北海道運輸局資料）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

10．お問い合わせ先一覧
（北海道運輸局資料）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成 23 年 4 月 15 日
自 動 車 交 通 局

「汎用スキャンツール普及検討会」のとりまとめについて

近年、自動車の安全・環境性能の向上に伴い、電子制御による新技術の利用が広まっています。この優れた性能を維持するためには、適切な点検整備を行うことが重要であり、故障を診断し必要な整備が効果的に行える汎用型のスキャンツール（外部故障診断装置）の普及が求められています。

このため、国土交通省では、昨年 7 月より、「汎用スキャンツール普及検討会（座長：須田義大　東京大学　先進モビリティ研究センター長）」を開催し、その普及方策について検討を進めてきました。

今般、検討の結果、汎用スキャンツールの標準仕様、普及促進策等を報告書としてとりまとめましたのでお知らせします。今後は、その普及に向け、スキャンツール試作機の製作等を進めていく予定です。

なお、報告書については、国土交通省ホームページに公表しています。

（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr9_000005.html）

問い合わせ先

自動車交通局技術安全部整備課
平澤、深谷
TEL：03-5253-8111（代表）（内線 42414）
03-5253-8599（直通）

汎用スキャンツール普及検討会報告書（概要）

1. 目的

本検討会は、自動車の新技術の利用の拡大に伴い、故障を診断し必要な整備を効率的に行える汎用型のスキャンツール普及に向けた標準仕様の策定や普及促進策等の検討を目的とする。

2. 検討結果

○ 標準仕様

比較的簡易な故障診断を幅広く行える基本機能をベースとし、対象システムの追加やより高度な故障診断が行えるよう、整備事業場の作業内容に合わせた拡張機能の追加ができる拡張性のある機能とする。また、パソコン等外部情報端末への接続や、１２/２４Ｖ電源両方に対応できるものが望まれる。

(1)基本機能

・全システムの故障状態を識別するダイアグコードの読取・消去機能を有すること。

・主要システム（パワートレイン※1、ＡＴ/ＣＶＴ※2、ＡＢＳ/ＥＳＣ※3、ＳＲＳエアバック※4）に対応した整備作業を効率的に行える補助機能を有すること。

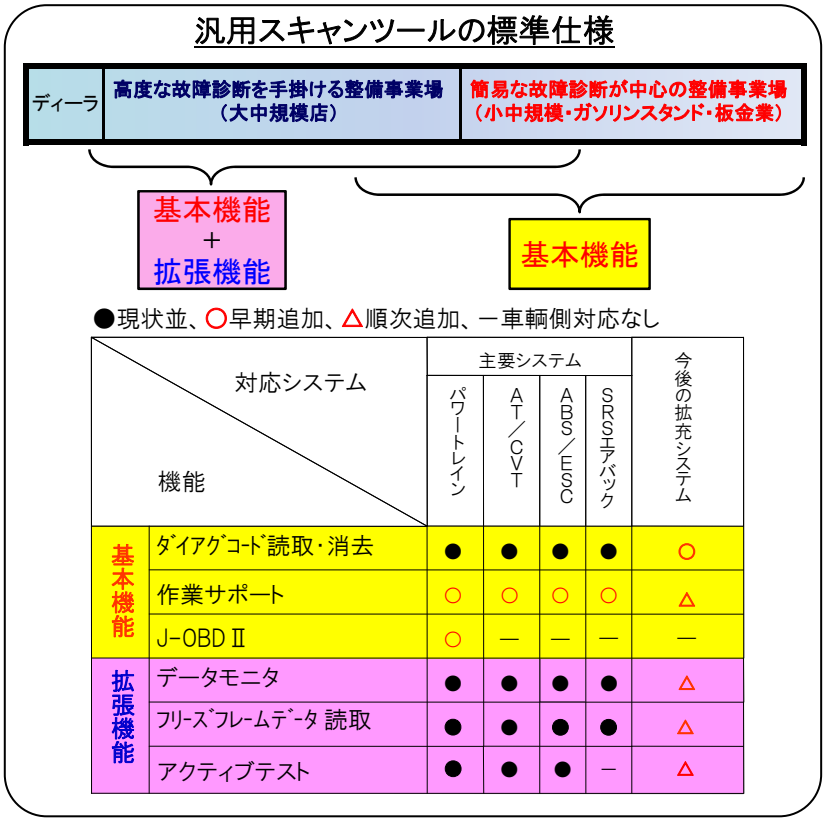
・Ｊ－ＯＢＤⅡ（排気ガスの故障診断装置）モニタ項目の読取機能を有すること。

(2)拡張機能

・主要システムの作動状況をリアルタイムでモニタする機能を有すること。

・故障発生時に主要システムの作動状況を読み取る機能を有すること。

・主要システムを強制的に作動させ、故障発生箇所を特定するための機能を有すること。



※１：パワートレインとは、一般的には動力および動力伝達駆動系の装置の総称。本報告書では、トランスミッションと区別するため、動力（エンジン・電動機）を示す。
※２：ＡＴ/ＣＶＴとは、変速機（トランスミッション）を指す。ATはオートマチックトランスミッション、CVTは無断変速機（Continuously Variable Transmission）のこと。
※３：ＡＢＳ/ＥＳＣとは、ブレーキ制御や横滑り防止機能を示す。ABSはアンチロックブレーキシステム（Antilock Brake System）、ESCはエレクトロニックスタビリティコントロール（Electronic Stability Control）のこと
※４：ＳＲＳエアバックとは、補助拘束用エアバックのこと。SRSは補助拘束装置（Supplemental Restraint System）の略称である。

○ 普及促進策

汎用スキャンツールの普及に当たっては、その標準化のみならず、これを活用できる人材の育成や扱う整備事業場がユーザーに容易に分かる仕組み等が必要である。

(1)人材育成のための研修の拡充・創設

・国が行っている整備主任者研修において、汎用スキャンツールの初歩的知識を習得できるようにする。

・業界による任意の研修を創設し、汎用スキャンツールを用いた診断・整備技術を習得できるようにする。

(2)業界による整備事業場への技術認定制度の創設

・新技術に対応できる高い技術力や設備を有す整備事業場を認定し、ユーザーの識別・選択を容易にする仕組みを創設する。

3. 今後の課題

本検討会では、汎用型のスキャンツール普及に焦点を当てて検討を行ったが、自動車の新技術の普及に対応した整備事業の基盤強化を図るためには、スキャンツールのみならず、電子装置等の点検整備に必要な情報の提供、新技術に対応した資格制度の活用による人材育成等総合的に対策を進めていくことが重要である。

○ 環境整備

(1)自動車メーカーからの整備情報の提供

当面、「J-OBDⅡを活用した点検整備に係る情報の取扱指針」(平成 23 年国土交通省告示第 196 号)に基づき、点検整備情報等の提供が円滑に行われるよう指針を適切に運用することが重要である。

(2)汎用スキャンツールの普及

①試作機による試行の実施

本検討会で策定した標準仕様による試作機を製作し、市場で使用することにより、品質面の向上等、標準仕様の改善点等を把握し、その普及を進める。また、その際には諸外国の動向も考慮し検討する必要がある。

②スキャンツールに係る法制度化

今後、自動車の安全・環境性能の実態や汎用スキャンツールの普及状況を踏まえつつ、スキャンツールに係る基準、検査等の法制度化について検討する必要がある。

(3)大型車(ディーゼル商用車)のスキャンツール活用に向けた課題

現在、乗用車に比べて機能が限定的な大型車のスキャンツールについても、その普及を検討していく必要がある。

・技術講習の実施等、技術を習得できる環境整備を整えることが必要である。

・スキャンツールに係る情報提供のあり方等や汎用スキャンツールの標準仕様と普及に向けた検討を進めることが必要である。

○人材育成

本検討会でまとめられた研修を速やかに実施し人材育成を図ることが必要である。また、今後、新技術に対応した資格制度の活用方策についても早急に検討していく必要がある。

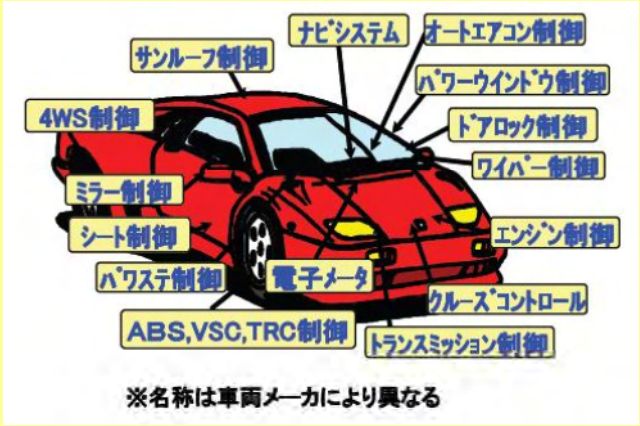
○自動車の「スキャンツール」とは

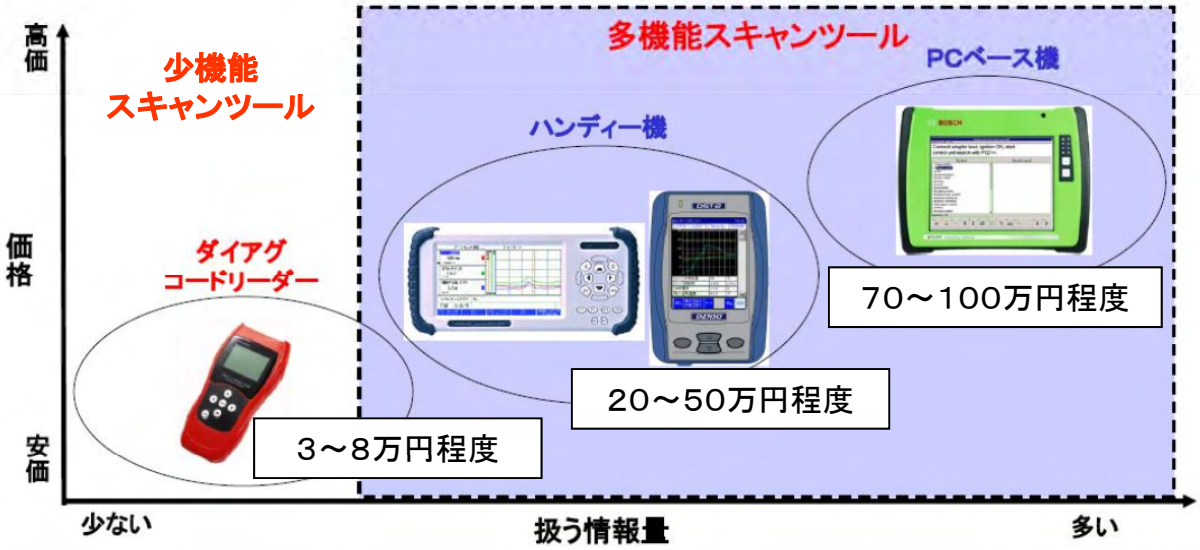
国土交通省

参考資料

・スキャンツールとは、自動車の装置が正常に作動しているかどうかを自動車に接続して診断する「外部故障診断装置」のこと。この装置を用いて故障を発見し、必要な整備を行うことができる。

自動車の電子制御の例





H21年度販売　　8,149台

（平均価格：178,000円）

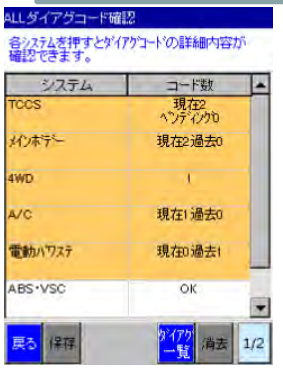
（出典：（社）日本自動車機械工具協会）

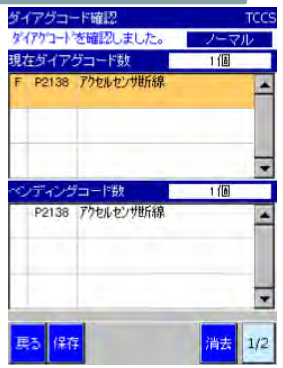
※（社）日本自動車機械器具工業会では、市場に約5.2万台あると推計（保有店舗数は約4.3万店）。

スキャンツール用コネクタの位置の例

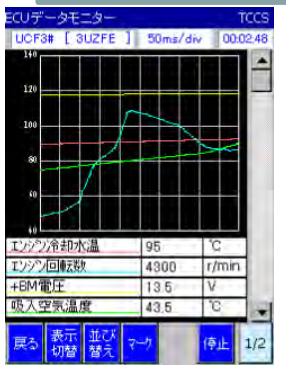
自動車にスキャンツールをつなぐと、様々な情報が「見える」ようになる。

故障箇所のデータ（センサー断線等）





各種装置の作動状況データ（エンジン回転数等）



平成２３年６月１４日
自　動　車　交　通　局

自動車のバッテリー等の誤った取り付けによる火災にご注意！

国土交通省では、自動車の不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的として、自動車メーカーから報告のあった自動車の不具合による事故・火災情報（以下、「事故・火災情報」という。）を公表しています。
（http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/index.html）

１．　平成２１年度の事故・火災情報の中で、多数報告のあったバッテリー付近から出火した車両火災について、平成２２年度に技術的な調査・分析（委託先：（独）交通安全環境研究所）を行いました。国土交通省は、これらの調査結果を踏まえて、（社）日本自動車整備振興会連合会等の関係団体に対して、ユーザー等への注意喚起に関する協力依頼を行うとともに、国土交通省ホームページにおいても、ユーザー等への注意喚起情報を掲載しました。
（http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/carsafety.html）

＜ユーザー等への注意事項＞
- バッテリー固定金具やバッテリー端子取付け用ナットは工具を使ってしっかりと締め付けて固定すること。
- 端子位置が逆、あるいは固定出来ないようなサイズのバッテリーを使用することの無いように、車両にあった型式のバッテリーを選定すること。
- サイズの合わないヘッドランプバルブを使用しないこと。
- 後付け電装品の配線には適切なヒューズを取り付け、車体の縁端部や他の電装品と接触するような配線とならないように注意すること。

２．　事故・火災情報については四半期ごとに公表していますが、今般、平成２２年中に報告のあった事故・火災情報について、事故別、装置別及び原因別などの統計的なとりまとめを行いましたので公表します。

（問い合わせ先）
連絡先：国土交通省自動車交通局技術安全部
　　審査課リコール対策室　　三上、里
電　話：03－5253－8111（代）内線　42351、42355
　　03－5253－8597（直通）

Ⅰ．バッテリー付近からの出火による車両火災に関する調査・分析結果概要

平成 21 年度において自動車メーカーから国土交通省に報告された自動車の不具合の事故・火災情報（事故 171 件、火災 1,053 件）の中で、バッテリー付近から出火した車両火災の情報は 98 件であり、要因別ではバッテリー交換作業に起因すると推定される火災 28 件、後付け電装品を不適切に取り付けたと推定される火災 28 件と二つの要因によるものが最も多く発生している。このため、平成 22 年度に当該事象に着目して火災発生に至るメカニズムなどの調査を行い、ユーザー等への注意事項をとりまとめた。

＜結果概要＞

１．事故・火災情報の調査・分析結果

バッテリー交換作業に起因すると推定される火災を分析した結果、バッテリー固定金具取付け用ナットやバッテリー端子取付け用ナットについての締め付けが不適切と推定される事例が多く、この他、端子位置が左右逆のバッテリーを搭載したことによるものと推定される事例等が見られた。また、後付け電装品を不適切に取り付けたと推定される火災を分析した結果、ランプのバルブの取付けや電線（ハーネス）の配線が不適切と推定される事例が多く、この他、オーディオ、リモコンエンジンスタータの電線（ハーネス）のショートによるもの等が見られた。

２．再現実験結果

① バッテリー固定金具取付け用ナットの締め付けが不十分な場合、走行時の振動や衝撃又は旋回時の遠心力によって固定金具が移動し、バッテリーターミナルと接触してショートする時に発生する火花がターミナル部のグリースやカバーに引火、その後数十秒と短時間で火災に至る結果となった。

また、バッテリー端子取付け用ナットの締め付けが不十分な場合には、端子部からスパークが発生し、数分から数十分で火災に至るものがあることが確認された。

② ヘッドランプのバルブの中には点灯時に表面温度が約 540～640℃となるものがあり、取付けが不適切な場合に正規の位置から外れたりして周囲の部品と接触して発煙や火災に至る結果となった。

③ 電線（ハーネス）の配線が不適切と推定される事例には、ヒューズを使用せずにバッテリー端子に直接接続する場合が推定され、その場合であって車体の縁端部や他の電装品に電線（ハーネス）が接触して被覆が破れてショートすると 10 秒経たないうちに過熱して火災に至る結果と

なった。ヒューズを使用した場合、通常はヒューズが溶けて電流が遮断され火災に至らないが、ショートの仕方によっては流れる電流が小さくヒューズが溶けずに数十分後にショート箇所から火災に至る可能性があることが確認された。

Ⅱ．平成２２年の事故・火災情報のとりまとめ概要

平成２２年中に自動車メーカーから報告のあった事故・火災情報のとりまとめ概要は次のとおり。

① 事故・火災情報の件数は、１，２０２件であり、その内訳は、事故１９３件（１６．１%）、火災１，００９件（８３．９%）となっている。
② 車種（用途）別の事故・火災情報の上位は、乗用車４５４件（３７．８%）、貨物車３７９件（３１．５%）、軽乗用車１７０件（１４．１%）の順となっている。
③ 装置別の事故・火災情報の上位は、原動機１９８件（１６．５%）、走行装置８７件（７．２%）、制動装置７６件（６．３%）の順となっている。
④ 原因別の事故・火災情報の上位は、原因特定ができないもの３３１件（２７．５%）、点検・整備に起因するもの３０６件（２５．５%）、調査中のもの１８３件（１５．２%）の順となっている。

バッテリー交換・後付け電装品取付にご注意！

不適切なバッテリー交換作業や後付け電装品取付が原因と推定される車両火災が発生しています。

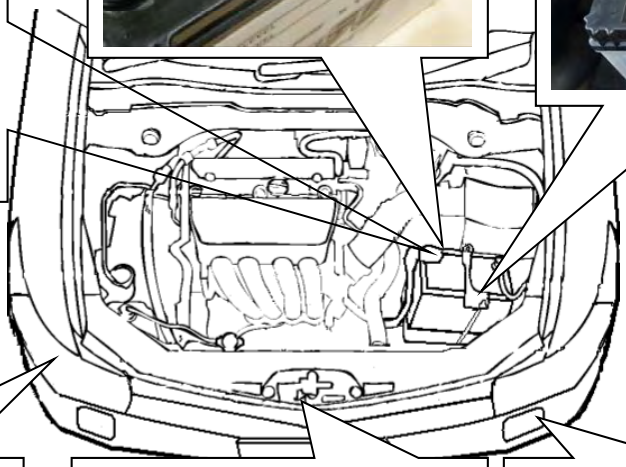
バッテリー交換作業及び後付け電装品の取付時の注意事項を確認しておきましょう。

バッテリー交換及び後付け電装品取付　作業時の注意事項

車両にあった型式のバッテリーを使用して下さい

バッテリー固定金具は工具でしっかり固定して下さい

バッテリー端子は工具でしっかり固定して下さい



サイズの合わないヘッドランプバルブを使用しないこと。

後付け電装品の配線は車体とのショートに注意して下さい

後付け電装品には適切なヒューズを取り付けて下さい

国自審第３５５号の１
平成２３年６月１４日

一般社団法人　日本自動車工業会会長
日本自動車輸入組合理事長
全国自動車用品工業会理事長
一般社団法人　自動車用品小売業協会会長
社団法人　日本自動車部品工業会会長
社団法人　日本自動車整備振興会連合会会長
社団法人　日本自動車販売協会連合会会長
一般社団法人　日本自動車連盟会長
社団法人　全国軽自動車協会連合会会長
殿

国土交通省自動車交通局
技術安全部審査課長

バッテリー付近からの出火による車両火災の未然防止について
（協力依頼）

平成 21 年度において自動車メーカーから国土交通省に報告された自動車の不具合の事故・火災情報の中で、バッテリー付近から出火した車両火災の情報は 98 件であり、要因別ではバッテリー交換作業に起因すると推定される火災 28 件、後付け電装品を不適切に取り付けたと推定される火災 28 件と二つの要因によるものが最も多く発生している状況にありました。

このため、国土交通省では当該事象に着目して火災発生に至るメカニズムなどの調査を行い、車両火災の未然防止のため、自動車使用者等への注意事項を下記のとおりとりまとめました。

つきましては、下記事項について、あらゆる機会をとらえて自動車使用者等に対し、注意喚起を行って頂けますよう、貴会傘下会員に対し周知方お願いします。

記

１．バッテリー固定金具やバッテリー端子取付け用ナットは工具を使ってしっかりと締め付けて固定すること。
２．端子位置が逆、あるいは固定出来ないようなサイズのバッテリーを使用することの無いように、車両にあった型式のバッテリーを選定すること。
３．サイズの合わないヘッドランプバルブを使用しないこと。
４．後付け電装品の配線には適切なヒューズを取り付けたり、車体の縁端部や他の電装品と接触するような配線とならないように注意すること。

国自審第３５５号の２
平成２３年６月１４日

自動車検査独立行政法人　理事長　殿
軽自動車検査協会　理事長　殿

国土交通省自動車交通局
技術安全部審査課長

バッテリー付近からの出火による車両火災の未然防止について
（協力依頼）

平成 21 年度において自動車メーカーから国土交通省に報告された自動車の不具合の事故・火災情報の中で、バッテリー付近から出火した車両火災の情報は 98 件であり、要因別ではバッテリー交換作業に起因すると推定される火災 28 件、後付け電装品を不適切に取り付けたと推定される火災 28 件と二つの要因によるものが最も多く発生している状況にありました。

このため、国土交通省では当該事象に着目して火災発生に至るメカニズムなどの調査を行い、車両火災の未然防止のため、自動車使用者等への注意事項を下記のとおりとりまとめました。

つきましては、下記事項について、あらゆる機会をとらえて自動車使用者等に対し、注意喚起を行って頂けますようお願いします。

記

１．バッテリー固定金具やバッテリー端子取付け用ナットは工具を使ってしっかりと締め付けて固定すること。
２．端子位置が逆、あるいは固定出来ないようなサイズのバッテリーを使用することの無いように、車両にあった型式のバッテリーを選定すること。
３．サイズの合わないヘッドランプバルブを使用しないこと。
４．後付け電装品の配線には適切なヒューズを取り付けたり、車体の縁端部や他の電装品と接触するような配線とならないように注意すること。

国 自 整 第　１５ 号
平成２３年７月２８日

一般社団法人 日本自動車工業会会長 殿
社団法人 日本自動車販売協会連合会会長 殿
社団法人 全国軽自動車協会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長

福祉車両の架装部分の点検整備について

福祉車両の車いす固定装置、昇降用リフト及び昇降シート等の架装部分については、自動車点検基準に加えて、自動車製作者等が推奨する点検項目を定め、取扱説明書に基づいて自動車使用者等が日常点検及び定期点検を実施しているところです。

しかしながら、当該架装部分について、事故に至るおそれのある不具合事例が国土交通省に寄せられています。

現状では、架装部分の不具合と保守管理との因果関係は特定されていませんが、架装部分についても適切な点検整備が実施されなければ事故につながるおそれがあります。

つきましては、自動車販売時において、架装部分の正しい使い方と併せて、適切な点検整備の実施について、自動車使用者への積極的な啓発をしていただきますよう、傘下会員に対し周知方よろしくお取りはからい願います。

■不具合事例

概要	原因等
車いす用リフトの昇降停止について、基板上の部品焼損という事例が複数あり、車両火災につながる恐れがある	使用者が使用方法を守らずにエンジンを止めたままリフトを作動させた（メーカーが適切な使用方法を周知）
サイドリフトアップシートを動かした際、スライドドアとシートに手を挟み、人差し指を骨折した	スライドドアを全開せずにシートを動かした

整備工場等での整備作業中の事故

北海道

平成２２年　７月	ダンプのタイヤに空気を充填中、跳ね上がったタイヤで顔を打ち死亡。
平成２２年　９月	大型車両を誘導中に駐車中のトレーラと間に挟まれ死亡。
平成２２年１１月	トレーラのタイヤに空気を充填中、タイヤが破裂し、風圧でとばされ死亡。
平成２２年１２月	車両を後退させたところ、別に整備していた車両との間に挟まれ死亡。

全国

平成２３年　４月	燃料フィルターを交換作業中、作業用のライトが床に落ちて火花が飛び、ガソリンに引火し火災。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 23 年 5 月 31 日

自 動 車 交 通 局

日本が開発した新型歩行者脚部ダミー（フレキシブル脚部インパクタ）を世界に先駆けて採用します。

～「道路運送車両の保安基準」及び「装置型式指定規則」等の一部改正～

1．近年の日本国内の交通事故実態において、歩行者が関与する事故の割合が増加していることに伴い、自動車と衝突する事故における歩行者の被害軽減を図ることを目的として、既に規定している歩行者頭部の保護について、傷害基準値を強化するとともに、これに加えて、歩行者脚部についても保護する基準を新たに導入します。

本基準において規定する衝突試験に使用する歩行者脚部ダミーについては、日本が開発し、生体忠実性（より人体の構造・特性に近づけたもの）を向上させた「フレキシブル脚部インパクタ」を世界に先駆けて採用することとしました。

なお、「フレキシブル脚部インパクタ」について、国連欧州経済委員会（UN/ECE）自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において国際標準化に向けて作業中です。

2．また、放送局や無線機が放射する電磁波により自動車に備える電気装置が誤作動を起こさないこと及び自動車の電気装置が発する電磁波により無線設備等に障害を与えないことを求めた「電磁両立性に係る協定規則（第 10 号）」を国内導入することとしました。（基準の改正概要は別添参照。）

3．これらの改正により、自動車の安全性が向上するとともに、自動車・同装置の国際流通の円滑化、生産・開発コストの低減等がより一層図られ、効率的な車両安全対策が推進されることが期待されます。

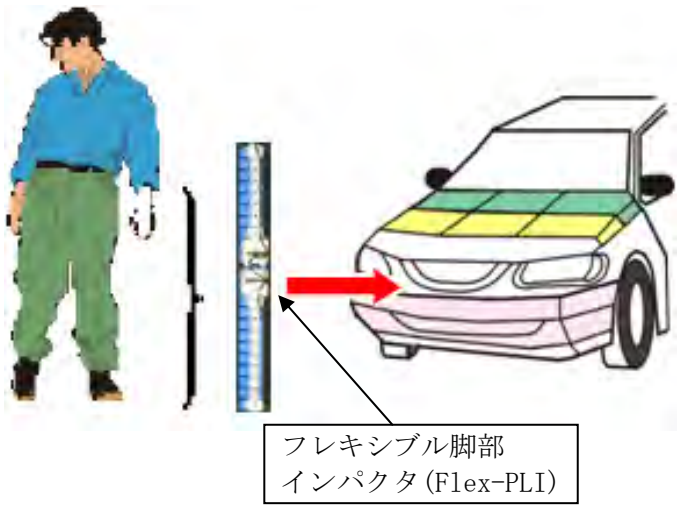
なお、本改正に先立って行いましたパブリックコメントの結果につきましては、本改正分について国土交通省のホームページに公表します。

問い合わせ先
自動車交通局技術安全部　技術企画課：是則、平川
審査課　：児島
電話 03-5253-8111（内線 42252、42256）
03-5253-8591（技術企画課（直通））
03-5253-8596（審査課（直通））

（参考）フレキシブル脚部インパクタの概要

・ 脚部インパクタとは、歩行者脚部保護基準で規定する衝突試験で使用する試験装置（脚部ダミー）であり、自動車のバンパに衝突させ、膝の十字靭帯の伸び量及び脛骨の曲げモーメントを測定する試験装置

・ フレキシブル脚部インパクタは日本で開発されたものであり、人間の脚部（大腿骨、膝及び脛骨）を模擬した脚部ダミーであり、既存の脚部ダミーより生体忠実性（より人体の構造・特性に近づけたもの）を向上させている



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成 23 年６月 23 日
自 動 車 交 通 局

電気自動車等の感電防止に関する安全性について、
（１）国際基準の採用に合わせて、我が国の基準を改正します。
（２）コンバージョン EV（改造電気自動車）についても基準を適用します。

（１）国際基準の採用に合わせた我が国の基準の改正

電気自動車等については、環境意識の高まりや原油価格の高騰等により、急速に普及が進んでいる状況にあり、我が国においては、電気自動車等の感電防止のための国際基準を採用し、我が国の基準を改正することとしました。具体的には、燃料電池自動車への衝突時の感電防止の要件の適用や、高電圧配線の橙色被覆の義務付け等を新たに追加し、平成 26 年６月 23 日より順次適用することとします。

なお、本国際基準は、日本が平成 19 年に世界で初めて策定した基準をベースとするよう国際社会に働きかけを行ったもので、今回の改正は、国際基準策定の議論の中で、一部基準が強化された部分や適用範囲が拡大された部分を反映するものです。

（２）コンバージョン EV（改造電気自動車）に対する基準の適用

また、近年、既存車両を電気自動車に改造したコンバージョン EV が新たなビジネスとして注目を集めつつあり、その普及が見込まれることから、コンバージョン EV についても平成 24 年７月１日以降に改造されたものから、感電防止のための基準を適用することとします。

（３）その他

その他にも、日本が既に採用している座席ベルト、灯火器等の国際基準の改訂が本日より発効されますので、これと整合を取るための基準の改正を実施します。

これらの改正により、自動車の安全性が向上するとともに、自動車・同装置の国際流通の円滑化等がより一層図られ、効率的な車両安全対策が推進されることが期待されます。

問い合わせ先
自動車交通局技術安全部　技術企画課：是則、竹村
審査課　：児島
電話 03-5253-8111（内線 42252、42255）
03-5253-8591（技術企画課（直通））
03-5253-8596（審査課（直通））

審査事務規程改正の経緯

－第５４次改正－
・側方照射灯、側方灯等の取付位置などに関する規定の改正

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、側方照射灯の取付位置に関する規定を変更することなどについて、審査事務規程の一部改正を行い、平成22年10月1日から施行します。

本改正は、平成22年8月19日に公布された「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正」を実施するために所要の改正を行うものです。

主な改正の概要は次のとおりです。

１．側方照射灯、側方灯及び側方反射器の取付位置の規定を改正

(1) 側方照射灯の取付位置について、自動車の最外側から400㎜以内の要件を廃止し、車両中心面の両側に１個ずつ設置することとします。
(4－62－3－(1)⑤、5－62－3(1)⑤)

(2) 長さが６ｍを超え７ｍ以下の乗車定員10人未満の専ら乗用の用に供する自動車の側方灯及び側方反射器の取付位置について、自動車の前端から３ｍ以内及び後端から車両全長の1/3以内に装着することとします。
(4－66－3(1)⑧、4－67－3(1)③、5－66－3(1)⑧、5－67－3(1)③)

２．再帰反射材の取付間隔の規定を改正

貨物自動車等に取り付けることができる再帰反射材の取付間隔について、新たに1000㎜以下の間隔で取り付けることができることとします。
(4－75－3(1)⑥、5－75－3(1)⑥)

３．方向指示器の視認角度の規定を改正

二輪自動車、側車付二輪自動車並びに三輪自動車に備える側面方向指示器の側面方向からの視認角度の要件について、乗用車などに備える側面方向指示器の要件と同様とします。
(4－79－2－1(1)③、5－79－2－1(1)③)

－第５５次改正－
・協定規則の改正に伴う灯火器等の規定の改正
・特種用途自動車に係る審査方法の明確化　等

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、側方灯の取付位置に関する規定を変更すること等について、審査事務規程の一部改正を行い、平成23年2月25日から施行します。（下記４．については、平成23年4月1日施行。）

なお、側方灯の取付位置等に係る改正は、平成22年12月9日に公布された「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正」を実施するために所要の改正を行うものです。

主な改正の概要は次のとおりです。

１．前面窓ガラスへの貼付物の規定を改正

タクシーに備える車内防犯カメラについて、運転者の視野の確保に支障がない範囲において前面窓ガラスに貼付できることとします。
(4-47-1-1(1)⑧、5-47-1-1(1)⑧)

２．側方灯及び側方反射器の取付間隔の規定を改正

側方灯及び側方反射器の取付間隔は原則３ｍ以内としており、除雪車等については、車両の構造上の理由により本要件を満たすことができない場合に限り４ｍ以内としておりました。今回の改正では、当該緩和の条件に扉の開放時に隠れてしまう場合など設計及び車両使用上の状態も追加することとします。
(4-66-3(1)③、5-66-3(1)③)

３．再帰反射材の取付位置の規定を改正

貨物自動車等に取り付けることができる再帰反射材の取付位置について、取付け高さを2.1m以下から2.5m以下であればよいこととします。
(4-75-3(1)⑦、5-75-3(1)⑦)

４．特種用途自動車の審査方法の明確化

(1) 型式が不明である並行輸入自動車であって、新たに特種用途自動車へ変更する場合に車体の形状が幌型又は箱型（ステーションワゴンを除く）に該当するものは、一部の特種用途自動車を除いて特種用途自動車とならないことを規定します。

(2) 車いす移動車について、車いす利用者の安全な乗車を確保できるよう必要な空間について定量的に規定します。
(2-23)

－第５６次改正－

・協定規則の改正に伴う灯火器等の規定の改正
・旅客自動車運送事業用自動車の乗降口等の改正
・改造自動車審査要領の審査方法等の改正

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、車両等の型式認定相互承認協定の相互承認協定に基づく規則等の改正に伴い、審査事務規程の一部改正を行い、平成23年4月1日から施行します。（下記７．については、平成23年7月1日施行。）

なお、１．～６．に係る改正は、平成23年1月28日に公布された「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正」及び4月1日改正の基準改正を実施するために所要の改正を行うものです。

主な改正の概要は、次のとおりです。

１．前照灯及び配光可変型前照灯に係る基準の改正

前照灯及び配光可変型前照灯について、最大光度を300,000cdから430,000cdに引き上げます。

(4-57-2-1②、5-57-2-1②)

２．再帰反射材に係る基準の改正

再帰反射材に係る基準について、被けん引車の前面に白色の線状再帰反射材に限り取付けることができることとします。

(4-75-6-2③、5-75-2④)

３．後面衝突警告表示灯に係る基準の策定

後面衝突警告表示灯として後続車両が追突する恐れがある場合に非常点滅表示灯を点滅させることができますが、点滅する際の要件や点滅周期など詳細を規定します。

(4-81の3、5-81の3)

４．その他の灯火に係る基準の改正

路線を定めて定期に運行する一般乗合旅客自動車運送事業用自動車及び一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に乗客が乗降中であることを後方に表示する電光表示器は、点滅又は光度が増減してもよいこととします。

(4-82-1(1)(5)(9)、5-82-1(1)(5)(9))

５．旅客自動車運送事業用自動車の乗降口の寸法の見直し

現在、旅客自動車運送事業用自動車であって、乗客が乗降口から直接着席できる座席のための乗降口寸法について規定しておりますが、客室強度

の向上等の観点から見直しを行い、廃止することとします。
(4-99-1(1)④、5-99-1(1)④)

６．旅客自動車運送事業の用に供する幼児専用車に係る基準の改正

現在、旅客自動車運送事業の用に供する幼児専用車の踏段の奥行寸法については、300㎜以上から200㎜以上（自家用と同じ。）あればよいこととします。
(4-99-1(2)②、5-99-1(2)②)

７．改造自動車審査要領の審査方法等の改正

改造自動車審査結果通知書の改ざん及び不正使用を防止するため、改造自動車の審査時には通知書本紙の提示を受検者に求めることとします。また、改造自動車の届出書等の様式、添付資料等について見直しを行いました。

自動車検査独立行政法人審査事務規程（抜粋）

（注１）審査事務規程第５４次改正から第５６次改正に関係する部分の抜粋です。

（注２）アンダーライン部分は、改正のあった部分です。

第２章 審査の実施方法

２－１から２－10（略）

２－11 書面の提示等

２－11－１～２－11－４（略）

２－11－５ 試作車・組立車審査結果通知書

試作車及び組立車の審査は、提示のあった試作車・組立車審査結果通知書（本紙又は写しとする。）、外観図、装置の詳細図及びその他必要となる資料を参考として審査するものとする。この場合において、書面等その他適切な方法により審査する項目については、これらの資料と同一であり、かつ、その機能を損なうおそれのある損傷のないものは、基準に適合しているものとして取り扱う。

２－12 改造自動車

(1) 別添１「改造自動車審査要領」２.（1）の改造自動車の審査は、この規程の定めるところによるほか、別添１「改造自動車審査要領」により実施するものとする。

(2) 改造自動車の施工者等は、自動車の改造を行う場合には、最寄りの検査部長又は事務所長（以下2-12 において「事務所長等」という。）に対し、別添１「改造自動車審査要領」に定めるところにより、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出するものとする。

(3) 改造自動車の施工者等は、(2)の改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料の取下げを行う場合には、改造自動車届出書、改造概要等説明書及び添付資料を提出した事務所長等に対し、別添１「改造自動車審査要領」に定めるところにより取下願出書を提出するものとする。

(4) 改造自動車の審査は、提示のあった改造自動車審査結果通知書の本紙、外観図及び改造部分詳細図等により審査を行うものとする。

(5) 改造自動車の審査にあたって、改造自動車審査結果通知書の指示事項と相違することが確認された場合は、受検者に対し審査できない旨を口頭で通告する。

２－23（特種用途自動車の審査）

新規検査、予備検査又は構造等変更検査に係る特種用途自動車の審査にあっては、「用途区分通達」及び「「自動車の用途等の区分について（依命通達）」の細部取扱いについて」（平成13年4月6日付け国自技第50号。以下「用途区分細部取扱い通達」という。）によるほか、次により取り扱うものとする。

(1) 型式が「不明」である自動車であって、当該自動車に装備されている特種用途の設備を除いた状態で用途区分通達に基づき乗用自動車等と区分されるものは、用途区分通達４－１(3)①における「型式認証等を受けた自動車」とみなし、当該規定を適用するものとする。なお、型式が「不明」である乗用自動車等にかかる車体の形状については、次によるものとする。

① 幌型とは、乗用自動車であって、乗車空間に屋根がない又はＡピラーを除く支柱がなく、布等でできた覆いにより屋根を形成するものをいう。

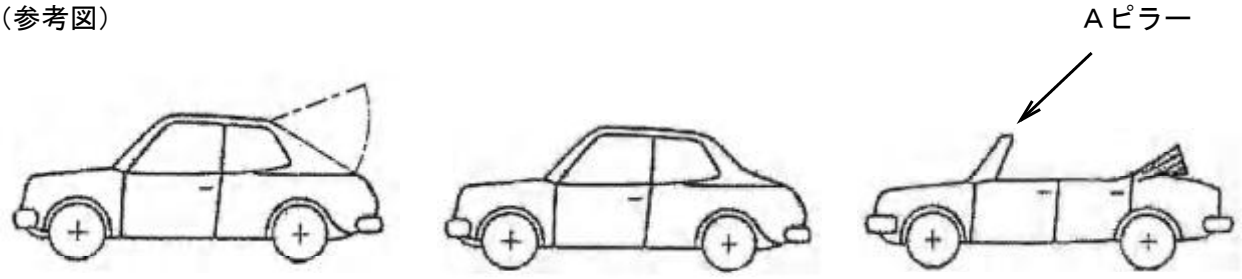
② 箱型とは、①以外の乗用自動車をいう。

③ ②の箱型の乗用自動車のうち、座席を有する乗車空間とトランクを仕切らずに乗車空間と一体化させ、かつ、次のいずれかを満たすものは、ステーションワゴンとすることができる。ただし、ハッチバッククーペを含むクーペ形状に類する形状については、ステーションワゴンと分類しないものとする。

ア 運転者席後方に２列以上の座席を有するもの

イ 運転者席後方に座席を有するものであって、後席後方の屋根が車両の最後尾付近まであるもの

（参考図）



ハッチバッククーペ　　クーペ　　幌型

(2) 用途区分細部取扱い通達に規定する車いす移動車は、車いす利用者の安全な乗車を確保できるものとして乗降口及び車いす固定装置に至るまでの通路は、有効幅440㎜以上、有効高さ1130㎜以上、車いすを固定する場所は、有効長さ700㎜以上、有効幅440㎜以上、有効高さ1130㎜以上であること。ただし、新規検査又は構造等変更検査において、当該自動車の車いす利用者の安全な乗車を確保することが確認できる写真の提出又は当該自動車による車いす利用者の乗車が確認できる場合にあっては、この限りでない。

３－３－８（車体の形状欄）

表（略）

注３．型式が「不明」である自動車であって、用途区分通達に基づき乗用自動車等と区分されるものは、車体の形状欄に2－23(1)に基づき記載するものとする。

第５章　継続検査及び構造変更検査

５－47 窓ガラス貼付物等

５－47－１ 性能要件

５－47－１－１ 視認等による審査

(1) ５－46－１(4)に規定する窓ガラスには、次に掲げるもの以外のものが装着（窓ガラスに一部又は全部が接触又は密着している状態を含む。以下５－47－１－１及び５－47－１－２において同じ。）され、はり付けられ、塗装され、又は刻印されていてはならない。ただし、窓ふき器及び自動車製作者が付したことが明らかである刻印については、この限りでない。（保安基準第29条第４項関係、細目告示第195条第５項関係）

①～⑦（略）

⑧ 道路等に設置された通信設備との通信のための機器、道路及び交通状況に係る情報の入手のためのカメラ、一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える車内を撮影するための防犯カメラ、車両間の距離を測定するための機器、雨滴等を検知して窓ふき器を自動的に作動させるための感知器又は受光量を感知して前照灯、車幅灯等を自動的に作動させるための感知器であって、次に掲げる要件に該当するもの

ア～イ（略）

⑨～⑭（略）

５－57 走行用前照灯

５－57－２ 性能要件等

５－57－２－１ テスタ等による審査

走行用前照灯は、夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認できるものとして、灯光の明るさ等に関し、テスタ等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第32条第2項関係）

①（略）

② 走行用前照灯の最高光度の合計は、430,000cdを超えないこと。（細目告示第198条第３項第３号）

③（略）

５－58 の２ 配光可変型前照灯

５－58 の２－３ 取付要件 （視認等による審査）

(1) 配光可変型前照灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第32条第９項関係、細目告示第198条第10項関係）

① 配光可変型前照灯であって走行ビームを発するものは、走行ビームを発する場合に照射する

灯火ユニットの総最大光度が430,000cdを超えていないこと。

②～⑰　（略）

(2)　（略）

５－62 側方照射灯

５－62－１～２　（略）

５－62－３　取付要件（視認等による審査）

(1) 側方照射灯は、その性能を損なわないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第33条の２第３項関係）

この場合において、側方照射灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添９「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。（細目告示第200条第３項関係）

①～④　（略）

⑤ 側方照射灯は、車両中心面の両側に１個ずつ取付けられていること。

⑥～⑩　（略）

(2)　（略）

５－62－４　（略）

５－66 側方灯

５－66－１～２（略）

５－66－３　取付要件（視認等による審査）

(1)　（略）

①～②（略）

③ 長さ６ｍを超える自動車（⑧に規定する自動車を除く。）に備える側方灯は、その照明部の間隔が３ｍ以内（除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車に備える側方灯でその形状、構造、デザイン及び操作性により自動車の側方灯の照明部の間隔が３ｍ以内に取り付けることができないものにあっては、取り付けることができる４ｍ以内の位置）となるよう取り付けられていること。

④ 長さ６ｍを超える自動車（⑧に規定する自動車を除く。）に備える側方灯は、少なくとも左右それぞれ１個の側方灯が、その照明部の最前縁が自動車の前端から当該自動車の長さの３分の１以上となり、かつ、その照明部の最後縁が自動車の後端から当該自動車の長さの３分の１以上となるように取り付けられていること。

⑤ 長さ６ｍを超える自動車（⑧に規定する自動車を除く。）に備える側方灯のうち最前部に取り付けられたものの照明部の最前縁は、自動車の前端から３ｍ以内（除雪及び土木作業その他特

別な用途に使用される自動車に備える側方灯でその自動車の構造上自動車の前端から３ｍ以内に取り付けることができないものにあっては、取り付けることができる自動車の前端に近い位置）となるように取り付けられていること。

⑥ 長さ６ｍを超える自動車（⑧に規定する自動車を除く。）に備える側方灯のうち最後部に取り付けられたものの照明部の最後縁は、自動車の後端から１ｍ以内（除雪及び土木作業その他特別な用途に使用される自動車に備える側方灯でその構造上自動車の後端から１ｍ以内に取り付けることができないものにあっては、取り付けることができる自動車の後端に近い位置）となるように取り付けられていること。

長さが６ｍを超える自動車

（参考図）（略）

⑦ （略）

⑧ 長さが６ｍを超え７ｍ以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人未満の自動車に限る。）の両側面に備える側方灯は、前部に備える側方灯のその照明部の最前縁と自動車の前端までの距離が３ｍ以内となるように、かつ、後部に備える側方灯のその照明部の最後縁と自動車の後端までの距離が自動車の長さの３分の１以内となるように前部及び後部に取り付けられなければならない。

⑨～⑬（略）

(2)（略）

５－66－４（略）

５－67 側方反射器

５－67－１～２（略）

５－67－３ 取付要件（視認等による審査）

(1)（略）

①～②（略）

③ 側方反射器の取付位置は、①及び②に規定するほか、４－66－３(1)②から⑧までの基準に準じたものであること。

ただし、４－66－３(1)③の基準は、専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員10人未満のもの及び貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量が3.5ｔ以下のもの並びにその形状がこれらの自動車の形状に類する自動車には適用しない。

長さが６ｍを超える自動車

（参考図）（略）

④～⑤（略）

(2)（略）

５－67－４（略）

５－75 再帰反射材

５－75－１（略）

５－75－２ 性能要件（視認等による審査）

(1) 再帰反射材は、光を光源方向に効果的に反射することにより夜間に自動車の側方又は後方にある他の交通に当該自動車の長さ又は幅を示すことができるものとして、反射光の色、明るさ、反射部の形状等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第38条の３第２項関係、細目告示第211条の２第１項関係）

①～③（略）

④ 線状再帰反射材又は輪郭表示再帰反射材の反射光の色は、自動車の前面においては白色、側面においては白色又は黄色、後面においては赤色又は黄色であること。

⑤（略）

(2)（略）

５－75－３ 取付要件（視認等による審査）

(1) 再帰反射材は、その性能を損わないように、かつ、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するように取り付けられなければならない。（保安基準第38 条の３第３項関係、細目告示第211 条の２第３項関係）

①～②（略）

③ 自動車の側面に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、車両中心線上の鉛直面にできるだけ平行に取り付けられていること。また、自動車の後面に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、車両中心線に直行する鉛直面にできるだけ平行に取り付けられていること。これによりがたい場合は、車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けること。

④～⑤（略）

⑥ 不連続の線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、④及び⑤の規定において、隣り合う再帰反射材の間隔が隣り合う再帰反射材のうち短い方の再帰反射材の長さの50％以下（自動車の構造上短い方の50％以下に取り付けることができない自動車にあっては、1,000㎜以下のできるだけ短い間隔）である場合には、連続しているものとみなす。

⑦ 線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材のうち車両の下部にあるものは、下縁の高さが地上0.25ｍ以上2.5ｍ以下（自動車の形状、構造、デザイン及び操作性により、再帰反射材を地上2.5ｍ以下に取り付けることができない場合においては、地上2.5ｍ以上のできるだけ低い位置）に取り付けられていること。また、輪郭表示再帰反射材のうち車両の上部にあるものは、輪郭表示再帰反射材の上縁と当該自動車の上端を車両中心線と平行な鉛直面にそれぞれ投影した際の

鉛直方向の長さが400㎜以内のできるだけ高い位置に取り付けられていること。

⑧ 部分輪郭表示再帰反射材のうちそれぞれの上部の端部及び隅角部にあるもの（コーナーマーク）は、一辺の長さが250㎜以上のテープ状の再帰反射材であり、かつ、互いに直角に取り付けられていること。これらによりがたい場合は、車両の外形の輪郭に可能な限り近くなるように取り付けること。

⑨～⑪ （略）

⑫ 自動車の後面に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の後端から25ｍ後方にある車両中心線に直交する鉛直面における地上１ｍから1.5ｍまでの範囲並びに自動車の後端における車両中心線に直交する鉛直面と自動車の最外側における車両中心線に平行な鉛直面が交わる部分から、自動車の外側方向に左右それぞれ４°傾斜させた平面により囲まれる範囲において、すべての位置から当該反射部の80%以上の部分を見通すことができるものであること。

⑬ 自動車の側面に備える線状再帰反射材及び輪郭表示再帰反射材は、自動車の最外側から25ｍ後方にある車両中心線と平行な鉛直面における地上１ｍから1.5ｍまでの範囲並びに自動車の最外側における車両中心線と平行な鉛直面と自動車の前端及び後端における車両中心線に直交する鉛直面が交わる部分から、自動車の前端にあっては前方向に４°傾斜させた平面、自動車の後端にあっては後方向に４°傾斜させた平面によりそれぞれ囲まれる範囲において、すべての位置から反射部の80%以上の部分を見通すことができるものであること。

(2) （略）

（参考図）（略）

５－75－４（略）

５－79 方向指示器

５－79－１ （略）

５－79－２ 性能要件

５－79－２－１ 視認等による審査

(1) 方向指示器は、自動車が右左折又は進路の変更をすることを他の交通に示すことができ、かつ、その照射光線が他の交通を妨げないものとして、灯光の色、明るさ等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第41条第２項関係、細目告示第215条第１項関係）

①～②（略）

③ 方向指示器の照明部は、次の表の左欄に掲げる方向指示器の種別に応じ、同表の右欄に掲げる範囲においてすべての位置から見通すことができるものであること。

方向指示器の種別	範 囲
イ （略）	（略）

ロ ハに掲げる自動車以外の自動車の両側面に備える方向指示器（５－79－3(2)⑨に規定するものを除く。）	（略）
ハ （略）	（略）
ニ 削除	削除

④（略）

(2)（略）

５－79－２－２ （略）

５－79－３ 取付要件（視認等による審査）

(1)（略）

(2) 方向指示器は、次に掲げる基準に適合するように取り付けられなければならない。この場合において、方向指示器の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添９「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。（細目告示第215条第４項関係）

①～⑭（略）

⑮ 方向指示器は、灯器の取付部及びレンズ取付部に緩み、がたがない等５－79－２－１(1)〔二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車並びにカタピラ及びそりを有する軽自動車にあっては５－79－２－１(1)③の表イに係る部分を除き、大型特殊自動車（ポール・トレーラを除く。）及び小型特殊自動車にあっては同表イ及びロに係る部分を除く。〕に掲げる性能〔方向指示器の照明部の上縁の高さが地上0.75m未満となるように取り付けられている場合にあっては、同表イ及びロの基準中「下方15°」とあるのは「下方5°」とし、専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車、被牽引自動車並びに長さ６m以上の自動車を除く。）であって乗車定員が10人未満のもの若しくは貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車、被牽引自動車及び長さ６m以上の自動車を除く。）であって車両総重量3.5t以下のものの前部又は後部に取り付けられる側方灯（灯光の色が橙色であるものに限る。）が同表イに規定する前面又は後面に備える方向指示器の性能を補完する性能を有する場合にあっては同表イの基準中「外側方向80°」とあるのは「外側方向45°」とし、専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）であって乗車定員が10人未満のもの又は貨物の運送の用に供する自動車（三輪自動車及び被牽引自動車を除く。）であって車両総重量3.5t以下のものの前面に備える方向指示器の照明部の下縁の高さが地上0.75m未満となるように取り付けられている場合にあっては当該方向指示器の基準軸(細目告示別添52「灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置の技術基準」2. 定義による基準軸をいう。ただし、当該灯火器の基準軸が明確でない場合は、照明部中心とすることができる。)を含む水平面より下方に限り同表イの基準中「内側方向45°」とあるのは「内側方向20°」とする。〕を損なわないように取り付けられなければならない。ただし、自動車の構造上、５－79－２－１(1)③に規定する範囲において、

すべての位置から見通すことができるように取り付けることができない場合にあっては、可能な限り見通すことができる位置に取り付けられていること。

(3)～(4)（略）

５－79－４　（略）

５－81 の３ 後面衝突警告表示灯

５－81 の３－１ 装備要件

自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車を除く。）には、後面衝突警告表示灯を備えることができる。（保安基準第41条の５第１項関係）

５－81 の３－２ 性能要件（視認等による審査）

(1) 後面衝突警告表示灯は、自動車の後方にある交通に当該自動車と衝突するおそれがあることを示すことができ、かつ、その照射光線が他の交通を妨げないものでなければならない。（保安基準第41条の５第３項関係）

(2) 後面衝突警告表示灯として方向指示器及び補助方向指示器を使用するものであって、灯光の色、明るさ等に関し、視認等その他適切な方法により審査した場合に、５－79－２－１(1)及び ５－80－２－１(1)に定める基準に適合するものは、(1)の基準に適合するものとする。

なお、視認等により後面衝突警告表示灯の作動状況の確認ができない場合には、審査を省略することができる。（保安基準第41条の５第３項関係、細目告示第217条の３第1項関係）

(3) 指定自動車等に備えられているものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた後面衝突警告表示灯であって、その機能を損なう損傷等のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。（細目告示第217条の３第２項関係）

５－81 の３－３ 取付要件（視認等による審査）

(1) 後面衝突警告表示灯は、その性能を損なわないように取り付けられなければならない。（保安基準第41条の５第４項関係）

(2) 後面衝突警告表示灯として方向指示器及び補助方向指示器を使用するものであって、取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査した場合に、５－79－３(1)①から④まで、⑥及び⑦まで、５－79－３(2)②、③、⑤及び⑦から⑩まで並びに５－80－３(1)②に定める基準に適合するものは、(1)の基準に適合するものとする。この場合において、後面衝突警告表示灯の照明部、個数及び取付位置の測定方法は、別添９「灯火等の照明部、個数、取付位置等の測定方法」によるものとする。

なお、視認等により後面衝突警告表示灯の作動状況の確認ができない場合には、審査を省略することができる。（保安基準第41条の５第４項関係、細目告示第217条の３第３項関係）

(3) 次に掲げる後面衝突警告表示灯であって、その機能を損なう損傷等のないものは、(2)の基準に適合するものとする。（細目告示第217条の３第４項関係）

① 指定自動車等に備えられたものと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた後面衝

突警告表示灯

② 法第75条の２第１項の規定に基づき灯火器、反射器及び指示装置の取付装置について装置の型式の指定を受けた自動車に備える後面衝突警告表示灯と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた後面衝突警告表示灯又はこれに準ずる性能を有する後面衝突警告表示灯

５－82 その他の灯火等の制限

５－82－１ 装備要件

自動車には、５－57から５－81の２までの灯火装置、反射器、再帰反射材又は指示装置と類似する等により他の交通の妨げとなるおそれのある次の灯火若しくは反射器又は再帰反射材を備えてはならない。（細目告示第218条第１項関係）

(1) 自動車には、次に掲げる灯火を除き、後方を照射し若しくは後方に表示する灯光の色が橙色である灯火で照明部の上縁が地上2.5m以下のもの又は灯光の色が赤色である灯火を備えてはならない。（細目告示第218条第２項）

①～④の２（略）

④の３ 緊急制動表示灯

④の４ 後面衝突警告表示灯

⑤～⑫（略）

⑬ 緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器

(2)～(4)（略）

(5) 自動車には、次に掲げる灯火を除き、点滅する灯火又は光度が増減する灯火〔色度が変化することにより視感度（見た目の明るさをいう。）が変化する灯火を含む。４－82－５から４－82－７までにおいて同じ。〕を備えてはならない。（細目告示第62条第６項、細目告示第140条第６項）

①～⑦（略）

⑦の２ 後面衝突警告表示灯

⑧～⑯（略）

⑰ 路線を定めて定期に運行する一般乗合旅客自動車運送事業用自動車及び一般乗用旅客自動車運送事業用自動車に備える乗客が乗降中であることを後方に表示する電光表示器

⑱ 緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器

(6)～(8)（略）

(9) 自動車に備える灯火は、前照灯、前部霧灯、側方照射灯、側方灯、番号灯、後部霧灯（(5)⑮又は⑯に掲げるものに限る。）、後面に備える駐車灯、制動灯、後退灯、方向指示器、補助方向指示器、非常点滅表示灯、緊急制動表示灯、後面衝突警告表示灯、速度表示装置の速度表示灯、室内照明灯、緊急自動車の警光灯、道路維持作業用自動車の灯火、自主防犯活動用自動車の青色防犯

灯、火薬類又は放射性物質等を積載していることを表示するための灯火、旅客自動車運送事業用自動車の非常灯、緊急自動車及び道路維持作業用自動車に備える他の交通に作業中であることを表示する電光表示器及び走行中に使用しない灯火（前面に備える駐車灯を除く。）を除き、光度が300cd以下のものでなければならない。（細目告示第62条第10項、細目告示第140条第10項）

(10)（略）

５－99 旅客自動車運送事業用自動車

５－99－１ 性能要件（視認等による審査）

(1) 旅客自動車運送事業用自動車は、５－２から５－93までの規定によるほか、旅客自動車運送事業の用に供するため必要な性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添91「連節バスの構造要件」及び細目告示別添92「２階建バスの構造要件」に定める基準並びに次の基準に適合しなければならない。（保安基準第50条関係、細目告示第233条第１項関係）

①～③（略）

④（削除）

（参考図） 削除

（参考図） 削除

(2)（略）

①（略）

② 乗降口の踏段（幼児専用車の乗降口に備える踏段を除く。）は、その有効奥行が300㎜以上であること。ただし、最下段以外の踏段で乗降口のとびら等のためやむをえないものにあっては、乗降口の有効幅のうち350㎜以上の部分についてその有効奥行が300㎜次の上段までの高さが250㎜以下のものにあっては、290㎜）以上であればよい。

③～⑤（略）

(3)～(5)（略）

（参考）

審査事務規程の全文は自動車検査法人ホームページ（http://www.navi.go.jp/）「審査事務規程」に掲載しています。

自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

平成２３年７月

自動車審査高度化施設の概要について

１．目的

自動車検査の高度化については、平成１９年度から２２年度までの第二期中期目標・中期計画の柱の一つに位置付けられた事業で、この期間に全ての事務所に高度化施設が配備され、平成２３年度より試行運用を開始することとなった。

自動車検査の高度化は、第一に「３次元測定・画像取得装置」により、新規検査時に車両画像のデータを電子的に収集・保存できる機器等を導入することで、検査後の架装、いわゆる二次架装等の不正防止に取り組むことを目的としております。

第二には、「自動車審査高度化施設」により検査結果データを電子的に収集・保存することで、検査結果を記録した検査票を受検者が改ざんする、いわゆる不正受検を防止するとともに、検査データの収集・分析によりリコールにつながる車両不具合を抽出する等国土交通施策に活用されるよう、また、自動車使用者に検査結果を文書で提供することで点検整備の励行を図ることを目的としております。

２．自動車審査高度化の実施内容及び受検方法

実施の内容及び受検の方法は次のとおりです。

（1）検査結果を従来の検査票への記載方式から、電子的に記録する方式に変更する。
この場合の記録は、携帯型又は固定型の端末機により行う。
また、受検車両と検査結果を関連付けるため、検査票はバーコードシールが貼付されたものを使用する。

（2）受検方法については基本的に従来と同様であるものの、検査不合格の場合には不合格内容を記載した審査結果通知書を交付するので、検査コースを退出する際には必ず総合判定ボックスで本通知書の交付を受ける必要がある。（再検査のための再入場や、国窓口で限定検査証の交付を受ける場合に本通知書が必要）

３．施設の概要（別紙１「自動車審査高度化施設構成図」参照）

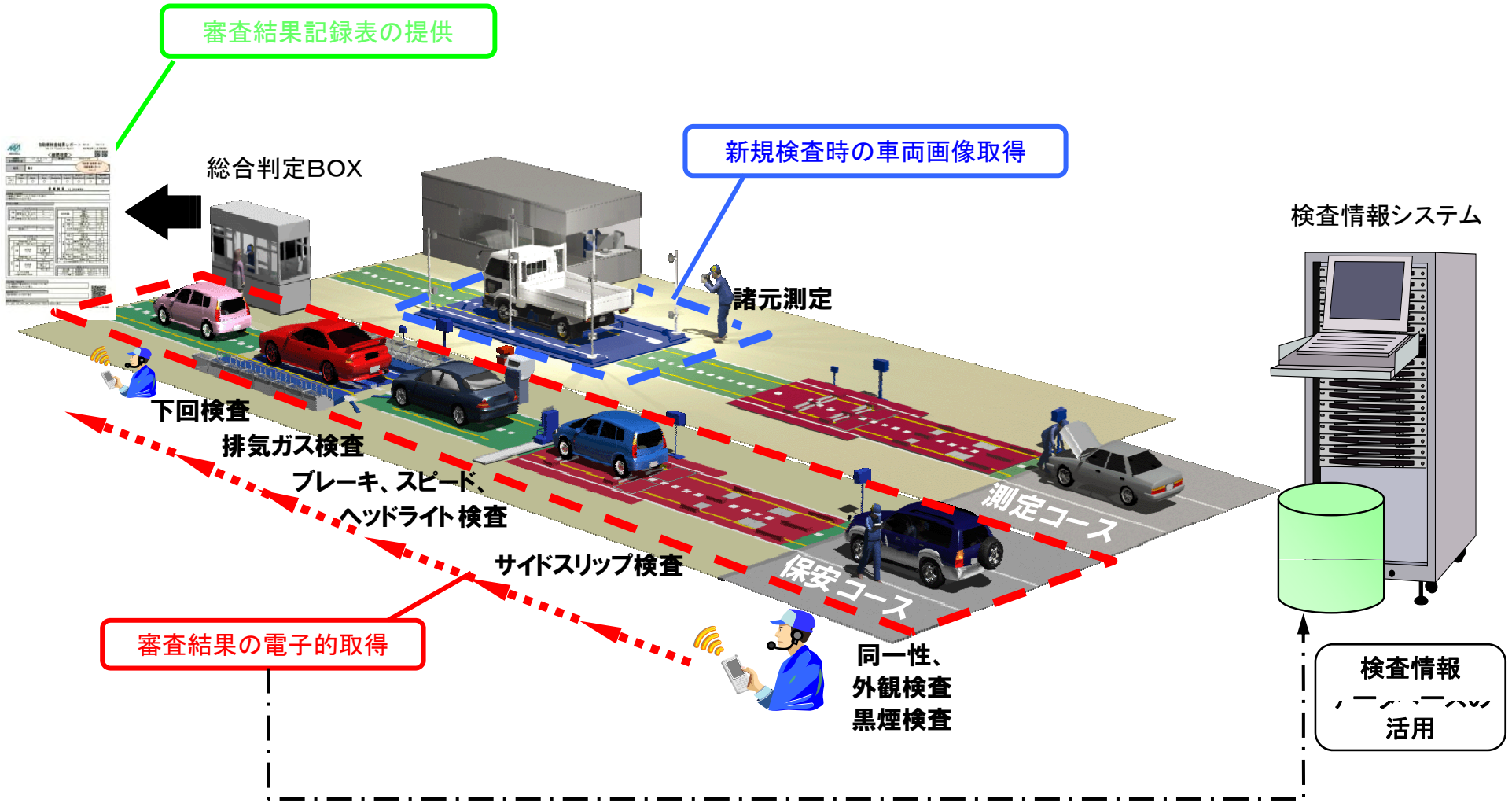
４．高度化施設導入後の検査

（保安検査の例）（別紙２「高度化施設導入後の検査」参照）

５．自動車審査高度化施設による効果

①二次架装などの不正改造車の排除
②検査データの電子化による不正受検の防止
③検査結果の情報提供による保守管理意識の向上
④統計処理等による検査結果の有効活用
⑤リコール等の国土交通施策への活用
⑥審査機器の稼働状況を把握しコース閉鎖時間の改善

高度化施設の概要


審査結果記録表の提供
総合判定BOX
新規検査時の車両画像取得
諸元測定
検査情報システム
下回検査
排気ガス検査
ブレーキ、スピード、
ヘッドライト検査
サイドスリップ検査
測定コース
保安コース
審査結果の電子的取得
同一性、
外観検査
黒煙検査
検査情報
活用

別紙１

自動車審査高度化施設構成図

国土交通省

自動車検査
情報システム

WAN
自動車検査法人
PCネットワーク

自動車検査場施設

本部
統括装置

印刷機

本部統括
端末

審査統括装置

計測諸元確定装置

携帯端末
（計測）

3次元測定
・画像取得
装置

計測
諸元確定端末

印刷機

事務所
統括装置

保安総合判定装置

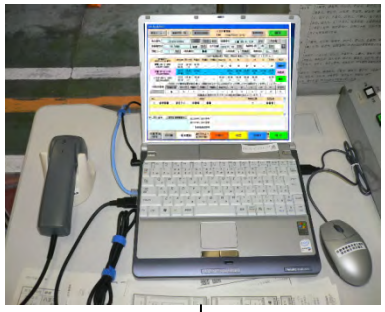
携帯端末
（外観）

審査機器

携帯端末
（下回り）

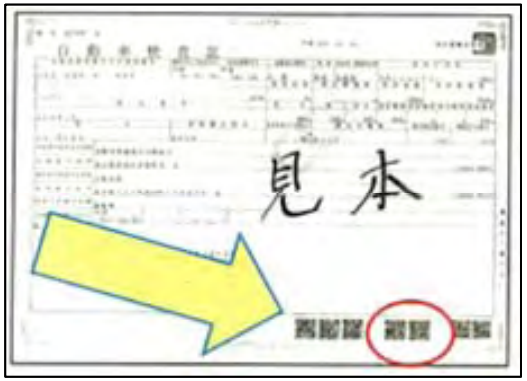
保安
総合判定端末

印刷機

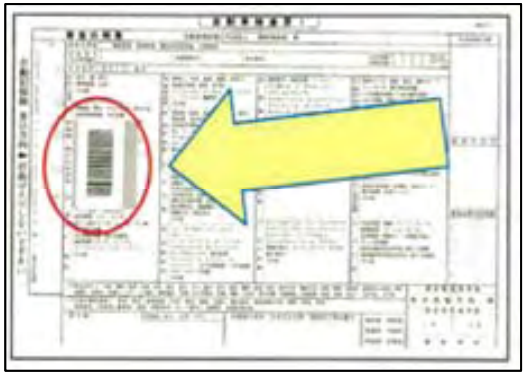


高度化施設導入後の検査

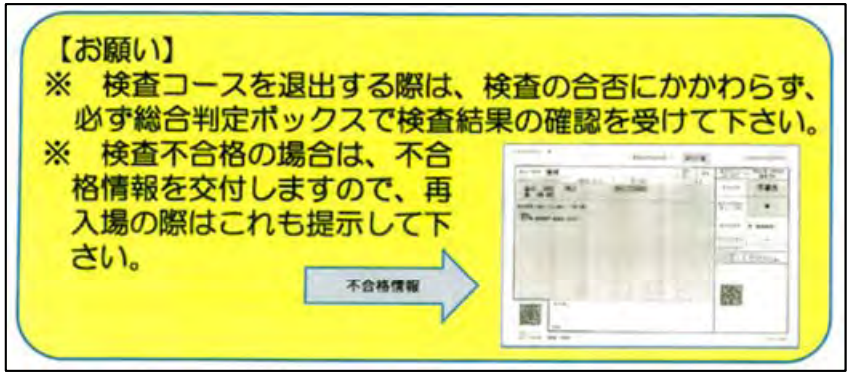
	高度化施設導入後	高度化施設導入前
(1)審査受付同一性の確認	自動車検査証の二次元コードを携帯端末で読み取り車両を確認し、検査官が携帯端末に入力。 車両識別コードを検査官が検査票に貼付。	自動車検査証の記載をもとに車両を確認し、検査官が検査票に押印し手交。
(2)外観検査	検査結果を検査官が携帯端末に入力。	検査結果を検査官が検査票に記載、押印し手交。
(3)機器検査	データを含む検査結果を自動的に収得。	受検者が○×の検査結果を記録器で検査票に記録。
(4)下回り検査	検査結果を検査官が携帯端末に入力。	受検者が○×の検査結果を記録器で検査票に記録。
(5)総合判定	車両識別コードを読み取り、検査結果を確認のうえ総合判定。 審査結果通知書及び審査結果記録を出力。	受検者の受検票の記載内容を見て総合判定。 検査官が検査票に押印。



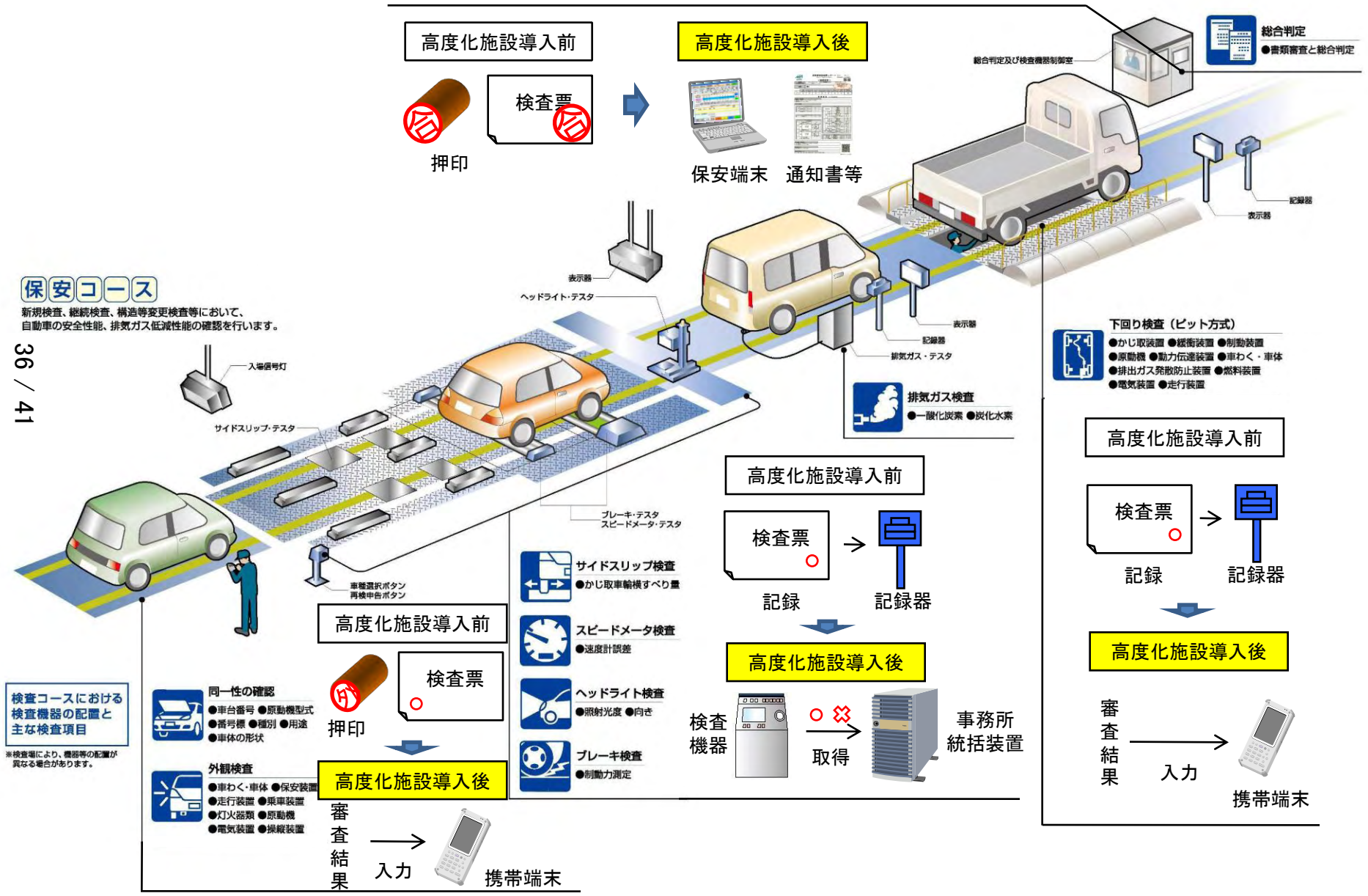
自動車検査証の二次元コード(QRコード)



検査票の車両識別コード(バーコード)



高度化施設導入後の検査（保安検査の例）



平成 23 年 7 月

自動車検査の高度化が始まります

1. 検査の高度化ってなんですか ？

・ 検査結果などの情報を電子的に記録・保存するものです。

2. それによって何ができるのですか ？

・ 二次架装などの不正改造車を排除します。
・ リコールにつながる車両不具合情報の抽出ができます。
・ 不正受検（検査票の改ざん、偽造等）の防止ができます。
・ 将来的には検査結果をより詳細に情報提供することが可能となります。

現状

検査票

3. 検査の受け方が変わりますか ？

・ 受検車両と検査結果を関連付けるため、検査票にバーコードシールを貼付します。
・ 不合格時も検査コースを退出する際は、必ず総合判定ＢＯＸで検査結果の確認を受けてください。（再入場や限定検査証の交付時に必要な不合格内容を記載した審査結果通知書を交付します。）

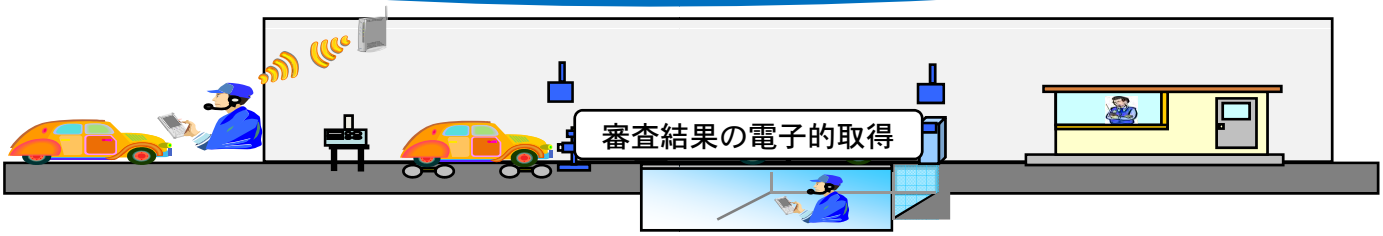
高度化後

4. どこの検査場で実施しますか？

全国全ての検査場において、審査高度化が始まります。

5．スケジュールを教えて下さい。

・ 最初に平成23年7月から習熟訓練を実施し、その後、本格運用として、車検証に高度化用のQRコードが印刷された車両を対象に午後の第４ラウンドの継続検査について実施します。
・ 新規検査についても車台番号等の車両情報が事前入力された車両について、試行的に実施します。
・ その後も対象自動車、検査時間帯等を順次拡大して行きます。



自動車検査法人
National Agency of Vehicle Inspection

未認証行為に関する立入調査状況等（平成22年度）

北海道運輸局

項目／支局	21年度末までの調査対象事業者数	22年度新規対象事業者数（情報提供等による件数）	22年度措置済み事業者数	（※）立入等事業者数	分解整備実施の有無等				警告書交付	認証取得
					実施	実施なし	要継続調査	合計		
札幌	29	9	4	8	1	2	5	8	1	2
函館	10	5	1	5	1	1	3	5	1	0
室蘭	5	6	4	9	5	2	2	9	5	2
旭川	1	3	3	4	1	3	0	4	1	0
帯広	7	1	1	2	0	1	1	2	0	0
釧路	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北見	10	0	2	0	0	0	0	0	0	2
合計	64	24	15	28	8	9	11	28	8	6

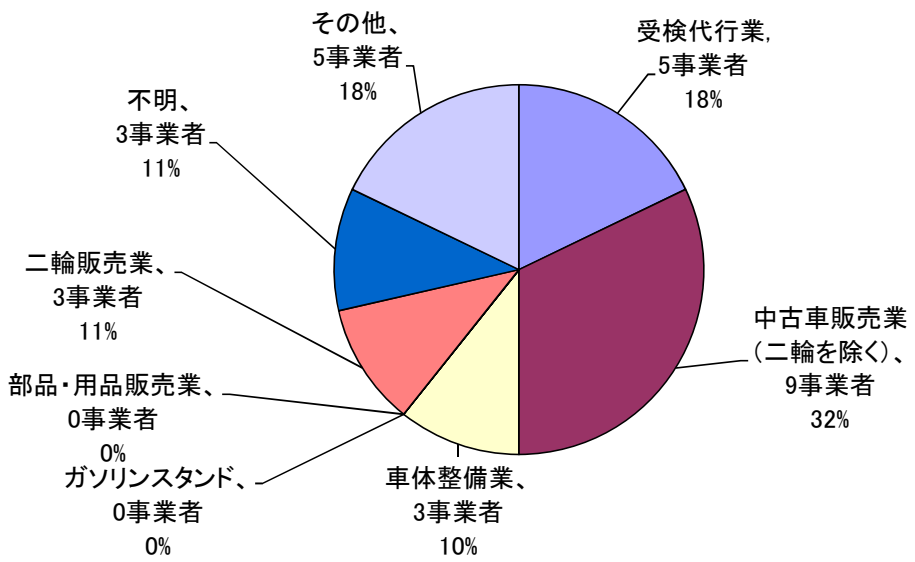
未認証行為に関する情報件数（平成22年度）

北海道運輸局

項目／支局	情報提供、情報把握件数		情報提供者等		
		特定不能（外数）	振興会整備工場	警察マスコミ	その他
札幌	9	(1)	0	0	10
函館	5	(0)	2	0	3
室蘭	7	(0)	2	0	5
旭川	3	(0)	0	0	3
帯広	1	(0)	0	0	1
釧路	0	(0)	0	0	0
北見	0	(0)	0	0	0
合計	25	(1)	4	0	22

注：同一業者に関する情報が複数あった場合であっても、それぞれ情報件数として計上する。

（※）立入等事業者数 業態別分類 （平成22年度 北海道）



運輸支局組織のご案内

●札幌運輸支局	**〒065-0028　札幌市東区北28条東1丁目**		
	電話	○ 総務企画担当	011-731-7166
		○ 輸送・監査担当	011-731-7167
		○ 検査整備保安担当	**011-731-7168**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2001**
	FAX	○ 総務企画、輸送・監査	011-712-2405
		○ 検査整備保安、登録	011-712-2406
●函館運輸支局	**〒041-0824　函館市西桔梗町555番24**		
	電話	○ 総務企画担当	0138-49-8862
		○ 輸送・監査担当	0138-49-8863
		○ 検査整備保安担当	**0138-49-8864**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2002**
	FAX	0138-49-1042	
●旭川運輸支局	本庁舎 **〒070-0902　旭川市春光町10番地**		
	電話	○ 総務企画担当	0166-51-5271
		○ 輸送・監査担当	0166-51-5272
		○ 検査整備保安担当	**0166-51-5363**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2003**
	FAX	○ 総務企画、輸送・監査	0166-54-4755
		○ 検査整備保安、登録	0166-51-5273
●室蘭運輸支局	本庁舎 **〒050-0081　室蘭市日の出町3丁目4番9号**		
	電話	○ 総務企画担当	0143-44-3011
		○ 輸送・監査担当	0143-44-3012
		○ 検査整備保安担当	**0143-44-3013**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2004**
	FAX	0143-44-4019	
●釧路運輸支局	**〒084-0906　釧路市鳥取大通6丁目2番13号**		
	電話	○ 総務企画担当	0154-51-2522
		○ 輸送・監査担当	0154-51-2514
		○ 検査整備保安担当	**0154-51-2523**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2005**
	FAX	○ 総務企画、海事関係	0154-51-0124
		○ 輸送・監査、検査整備保安、登録	0154-51-6523
●帯広運輸支局	**〒080-2459　帯広市西19条北1丁目8番4号**		
	電話	○ 企画輸送・監査担当	0155-33-3286
		○ 検査整備保安担当	**0155-33-3282**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2006**
	FAX	0155-36-2669	
●北見運輸支局	**〒090-0836　北見市東三輪3丁目23番地2**		
	電話	○ 企画輸送・監査担当	0157-24-7631
		○ 検査整備保安担当	**0157-24-7633**
		☆ 登録手続き案内	**050-5540-2007**
	FAX	0157-61-8248	

北海道運輸局 自動車技術安全部 組織のご案内

●自動車技術安全部　　【FAX】　011-290-2705

管理課	011-290-2751	自動車登録手続き等に関する事務
整備・保安課	**011-290-2752**	自動車の整備事業の指導監督に関する事務

○整備工場（認証工場、指定工場）の不正等に関する情報は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。

○不正改造車に関する情報、迷惑黒煙に関する情報は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。
（登録番号（札幌000な0000等、平仮名まで全て）、不正改造の内容、車種、通称名、場所等をご連絡お願いします。）

○未認証行為に関する情報は、管轄の運輸支局又は整備・保安課へお願いします。
（場所、工場名、分解整備の内容、分解整備を行ったと思われる車両に関する情報、頻度等をわかる範囲でご連絡お願いします。）

技術課	**011-290-2753**	自動車の検査に関する事務

○保安基準に関するお問い合わせは、運輸支局又は技術課へお願いします。

○リコールに関する情報は、運輸支局又は技術課へお願いします。

○基準緩和、試作車、ユーザー車検については、運輸支局又は技術課へお願いします。

保安・環境調整官	011-290-2754	運送事業の安全対策及び自動車の環境対策に関する事務

○運送事業者の大型車のスピードリミッター改変に関する情報は、管轄の運輸支局又は保安・環境調整官へお願いします。
（高速道路の場所（登り坂か下り坂か）、登録番号、運送事業者名、何km/h位で走行していたか等をわかる範囲でご連絡お願いします。）

リコールについての相談窓口、情報提供窓口

○各運輸支局　検査・整備・保安担当

○北海道運輸局　自動車技術安全部　技術課
〒060-0042　札幌市中央区大通西10丁目　札幌第2合同庁舎
TEL　011－290－2753　　FAX　011－290－2705

○自動車の不具合情報ホットライン

ホームページ　http://www.mlit.go.jp/jidosha/carinf/rcl/index.html

○国土交通省　自動車局　審査・リコール課
〒100-8989　千代田区霞が関2－1－3　合同庁舎第3号館
TEL　03－5253－8111　　FAX　03－5253－1640

国土交通省以外のお問い合わせ先等

北海道立消費生活センター
〒060-0003　札幌市中央区北3条西7丁目　北海道庁別館西棟
相談専用　050－7505－0999

公益財団法人　自動車製造物責任相談センター
〒105-0001　東京都港区虎ノ門1丁目19番5号　虎ノ門1丁目森ビル
フリーダイヤル　0120－028－222

メーカーお客様相談窓口一覧

いすゞ自動車(株)	0120-119-113
スズキ(株)	0120-402-253
ダイハツ工業(株)	0800-500-0182
トヨタ自動車(株)	0800-700-7700
日産自動車(株)	0120-315-232
UDトラックス(株)	0120-67-2301
日野自動車(株)	0120-106-558
富士重工業(株)	0120-052215
本田技研工業(株)	0120-112010
マツダ(株)	0120-386-919
三菱自動車工業(株)	0120-324-860
三菱ふそうトラック・バス(株)	0120-324-230
(株)カワサキモータースジャパン	0120-400819
ヤマハ発動機(株)	0120-090-819
レクサス	0800-500-5577

その他

日本自動車輸入組合・広報
〒105-0014　東京都港区芝3－1－15　芝ポートビル
TEL　03－5765－6813